



Die Interessen der Bahn-Immobilien-Manager sind nicht die Bahnhofsinteressen der Lindauerinnen und Lindauer!



Bei Verbleib des Hauptbahnhofes auf der Insel und der Wiedereröffnung einer Nahverkehrshaltestelle für alle ÖBB-Züge und eine kommende Bodensee-S-Bahn im Stadtteil Reutin beim Berliner Platz erhält die Immobilien-Abteilung der Deutschen Bahn AG trotzdem rund zwei ha Fläche im Südwesten der derzeitigen Gleisfläche auf der Insel frei sowie zusätzlich rund 15 ha auf dem Gelände des früheren Güterbahnhofes in Reutin. Dies muss den Profitinteressen der DB-Immo genügen. ks (Aquarell: Uli Kaiser)

Ich möchte ...

..., dass der Bahnhof auf der Insel bleibt, denn die Insel ist das Zentrum von Lindau. Nicht nur das. Die Insel ist auch das Zentrum der Touristen. Dort gibt es die meisten Sachen, die für Touristen interessant sind. Der Ort ist auch sehr passend für einen Bahnhof. Der Bahnhof gefällt mir dort sehr und ich glaube nicht, dass er woanders auch so schön wäre. Die Einfahrt zum Bahnhof mag ich besonders. Wenn man dort ankommt, hat man wirklich das Gefühl, ja, jetzt bin ich in Lindau!

DARIA SÜRER

Für Lindau zählt nur eine gute Lösung

Bahnbote: Frau Spangehl, Sie haben sich vor Jahren im Lindauer Bahnboten für den Bahnhofsstandort Lindau-Insel ausgesprochen. Vertreten sie diese Meinung auch heute noch?



„Ja, ich bin nach wie vor der Meinung, dass der Insel-Bahnhof eine gute Lösung darstellt.“

Natürlich müssen dazu notwendige Investitionen und eine Verbesserung des Umfeldes getätigt werden. Ich verstehe, dass die Manager der Bahn AG den von ihnen geplanten Neubau auf dem Festland bevorzugen, das ist durchaus nachvollziehbar. In diesem Sinne wurden in der Informationsveranstaltung am 7. Juli in der Inselhalle alle Pluspunkte dargestellt, z.T. nahezu schön geredet. Beispielsweise die Zunahme der Zugbewegungen, die wohl dem noch gültigen Verkehrswegeplan entsprechen, im Personennah-, Fern- und v.a. Güterverkehr klangen ausgesprochen harmlos. In früheren Gutachten und Berechnungen wurden für die Zukunft weitaus höhere Zahlen (NEAT) genannt. Und die freudige Überraschung durch die Aussage des Herrn Dr. Hentschel, die Bahn AG werde eine Verlegung des Bahnho-

fes nicht gegen den Willen der Stadt und ihrer Bürger durchsetzen, entpuppte sich zu einer großen Enttäuschung. Es gibt nur ein Entweder-Oder! Was nützen da die einhelligen Stadtratsbeschlüsse und die jahrelangen Verhandlungen für wenigstens einen Zubringer auf die Insel? Mit keinem Wort spricht die DB auch die immensen Kosten an, die auf die Stadt zukommen würden.

Sie trafen sie ja nicht. Mich haben die Darlegungen deshalb sogar eher darin bestärkt, für den Erhalt, die Sanierung und technische Modernisierung des Inselbahnhofes einzutreten. Denn für mich hat auch sie sehr positive Seiten. So könnte die Bayer. Eisenbahngesellschaft weiterhin den Nahverkehr aus den Richtungen Friedrichshafen-Ulm und Memmingen-Hergatz sowie Röthenbach-Kempten mit dem Ziel Insel bestellen, der „Alex“ würde die regelmäßige Verbindung nach München garantieren. Die jetzt schon im Takt verkehrenden Züge der ÖBB und SBB würden auch künftig unsere Stadt anfahren. Für eine immer wieder diskutierte Bodensee-S-Bahn wäre der Inselbahnhof nach Wiederbelebung früherer Haltepunkte ein zentraler Taktknoten, Start und Zielpunkt. Ob es nicht doch möglich wäre, dass die DB AG auch diese Überlegungen einmal ins Auge fasst?

Oder muss dies trotz Umweltschutz nur ein Wunschenken der Lindauer bleiben?

Dass für den Halt der Fernzüge in Lindau auf Dauer keine Garantie gegeben werden kann, ist wohl allen klar. Ein EuroCity-Zug mit wenigen Halten wird, auch wenn der Haltepunkt in Reutin liegt, nicht 6 km vor Bregenz stoppen, sondern durchfahren. Bregenz als Landeshauptstadt hat mit Sicherheit den Vorrang. Gerücheweise wird ja auch schon gemunkelt, dass die Schweiz St. Margarethen als Fernzughalt streichen und St. Gallen als nächsten Halt anpeilen will. Bei einer derartigen Entwicklung würde Lindau-Insel dann als gepflegter, kundenfreundlicher Regionalbahnhof punkten! Bis zum vorgesehenen Bürgerentscheid über die Standort-



frage stehen aber noch viele zu klärende Detailfragen an. Ich hoffe, dass diese in der nächsten Informationsveranstaltung umfassend angesprochen werden, insbesondere auch die Kosten, die bei beiden Varianten auf die Stadt zukommen. Die Entscheidung werden sich die Lindauer nicht leicht machen. Ich bin kein Bahnexperte und mag als am Holdereggengleis aufgewachsen, jetzt seit Jahrzehnten auf der Insel lebend, für befangen gehalten oder als nostalgisch belächelt werden – aber ich sehe den Bahnhof auf

der Insel als zukunftsfähig an. Die Insel war die Keimzelle unserer Stadt und muss m.E. neben dem bevölkerungsreichen und wirtschaftlich stabilen Festland auch künftig die entsprechende Infrastruktur behalten. Und dazu gehört auch der Bahnhof. Mit der Aufgabe einer Inselanbindung würde zu viel verloren gehen. Es gibt viele Überlegungen für die Gestaltung des künftigen Inselbahnhofes und seines Umfeldes sowie einer positiven Stadtentwicklung.“

ANNELIESE SPANGEHL

Alpenkonvention

„In Erfüllung ihres Auftrages aufgrund des Übereinkommens vom 7. November 1991 zum Schutz der Alpen, ... im Bewusstsein, dass der Verkehr in seinen Auswirkungen nicht umweltneutral ist ... im Bewusstsein, dass einerseits das heutige Potential für umweltfreundliche Transportsysteme wie Bahn, Schifffahrt und kombinierte Systeme nur ungenügend Rechnung getragen wird, ... sind wir wie folgt übereingekommen:

Die verstärkte Nutzung der Eisenbahn und die Schaffung kundenfreundlicher Synergien zwischen dem Personenfern- und dem Regional- sowie Ortsverkehr.

Die Vertragsparteien unterstützen die Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen ...

Die Bundesrepublik Deutschland“

(Es folgen die Namen der weiteren sieben vertragsschließenden Alpenländer sowie der EU).

Quelle: „Vademecum Alpenkonvention“, hrsg. von Peter Hasslacher, Leiter der Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des Österreichischen Alpenvereins, Innsbruck 2003, S. 103 ff.

Bahn-Strukturreform ist überfällig

Die Eisenbahn-Infrastruktur darf nicht weiter verkommen!

Spricht man über die Deutsche Bahn, so denken viele an rote Personenzüge, weiße ICs und rostbraune Güterzüge. Doch nur wenigen ist bekannt, dass die DB AG ein global agierender Logistik-Konzern ist. Die Deutsche Bahn transportiert und lagert Weine aus der ganzen Welt, verschifft Marmorblöcke rund um den Globus und fliegt Pakete, frischen Fisch und Schnittblumen von Kontinent zu Kontinent. Unter dem Dach der DB AG befinden sich mehr als 500 Tochterunternehmen mit Niederlassungen in allen Winkeln

gravierenden Qualitätsmängel bei der Deutschen Bahn AG drohen das Ansehen der Bahn dauerhaft zu schädigen. Die Mängel zeigen, dass es keinen Beleg dafür gibt, dass nur ein integrierter Bahnkonzern, dem sowohl das Schienennetz wie auch ein Großteil der Verkehrsgesellschaften gehören, die Sicherheit des Bahnverkehrs gewährleisten kann. Die Deutsche Bahn AG ist zwar eine privatrechtliche Aktiengesellschaft, doch 100% der Aktien hält die Bundesrepublik Deutschland. Die Erfahrungen mit der DB AG seit

hoch subventioniertes Unternehmen. Es erhält jährlich aus dem Bundeshaushalt – also vom Steuerzahler – 2,5 Mrd. EUR für Erhaltungsinvestitionen und 1,2 Mrd. EUR für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes, zusammen also 3,7 Mrd. EUR. Doch dies reicht nicht aus, um die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und neue Strecken zugänglich zu bauen; ganz abgesehen davon, dass viel Geld in teure und relativ nutzlose Prestige-Projekte gesteckt wird. Dem gegenüber steht, dass die DB Netz eine Umsatzrendite

„Welche Stadt kann mit so etwas aufwarten?“

„Kaum hatte sie die schweren Schwingtüren des Bahnhofs geöffnet und den weiten Raum betreten, bleiben die wogenden Laute aus Hafen und Altstadt hinter ihr zurück. In der Bahnhofsbuchhandlung versorgte sie sich mit ein wenig Unterhaltung und entgegen ihrer Vermutung fuhr der Zug pünktlich aus dem Bahnhof aus. Sie hatte ein Abteil ganz für sich und genoss das milde Rumoren und Rumpeln, das der schweizerische Waggon in den Innenraum weitergab. Langsam glitten die Waggons über den Bahndamm. Der Blick nach Westen war immer wieder atemberaubend. Welche Stadt sonst konnte mit so großem Theater aufwarten, war man mit dem Zug unterwegs?“

Aus: Jacob Maria Soedher „Inselwächter – Schielins fünfter Fall – Bodensee-Krimi“, Edition Hochfeld, Augsburg, Mai 2011, 9,95 EUR, S. 122.



Lindaus Hauptbahnhof am Hafen im Juli 2011

„Bestehende Seetransportverbindungen sind nach ökologischen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln ... Dabei sind auch Verknüpfungen mit der Bahn einzubeziehen.“ (Bodenseeleitbild der Internationalen Bodenseekonferenz, Konstanz 1995, S. 35).

19 Weichen 8 Bahnsteige 4 Bahndammgleise

Derzeit sind auf dem Lindauer Bahndamm von den Schranken am nördlichen Dammende bis zur Thierschbrücke und dem dortigen Stellwerk 19 Weichen zwischen den vier Bahndammgleisen in Betrieb. Diese führen zu den acht überdachten Bahnsteiggleisen des Bahnhofes sowie zu den Abstellgleisen beispielsweise hinter dem Kino „Filmpalast“.

Dies bietet mehr als genügend Kreuzungsmöglichkeiten, um auch in Zukunft alle bisherigen Züge aller Zuggattungen plus die zusätzlichen der hoffentlich bald eingerichteten, halbstündlich verkehrenden Bodensee-S-Bahn innerhalb von rund 15 Minuten geordnet in den Lindauer Hauptbahnhof ein und wieder ausfahren zu lassen. KS

des Planeten, sei es in Alaska, Hongkong oder Papua-Neuguinea. Die DB wurde einmal als „internationaler Logistik-Konzern mit angehängtem Personenverkehr“ charakterisiert, wobei man derzeit leider sagen muss: „mit abgehängtem Personenverkehr“. Die immer häufiger auftretenden

der Bahnreform 1994 zeigen: öffentliche Mittel für die Infrastruktur versickern weitgehend ohne öffentliche Kontrolle. Das gesamte bundeseigene Schienennetz ist in der DB Netz AG zusammengefasst, die zu 100% der Deutschen Bahn AG, der Konzernholding, gehört. Die DB Netz AG ist ein

von fast 20% erreicht hat. Hatte die DB Netz im Jahr 2005 noch einen Gewinn von 15 Mio. EUR gemacht, waren es im Jahr 2008 schon 338 Mio. EUR, die sich binnen Jahresfrist auf 768 Mio. EUR mehr als verdoppelten. Nach der aktuellen Mittelfristplanung der DB soll der Gewinn im Jahr 2011 auf 845 Mio. EUR steigen und bis 2014 sogar auf 1,1 Mrd. EUR. Ein Teil der Gewinne stammt wiederum aus Steuergeldern, nämlich aus den ca. 7 Mrd. EUR Regionalisierungsmitteln, die der Bund an die Länder überweist, damit diese den Schienennahverkehr finanzieren können. Für jeden Zug, der auf dem Netz der DB fährt, ist eine Trassennutzungsgebühr an die DB Netz zu zahlen. Die Gewinne der DB Netz werden als Folge eines Be-

herrschungs- und Gewinnabführungsvertrags bisher vollständig an die Konzernholding abgeführt. Sie fließen also nicht etwa in das Netz zurück, sondern können für Unternehmenszwecke im Ausland verwendet werden. Zuletzt ist die DB AG durch den Kauf der britischen Arriva-Gruppe für 2,7 Mrd. EUR zum größten Busbetreiber in Europa geworden. Diesen unhaltbaren Zustand wollen wir beenden und streben daher die Trennung von Netz und Betrieb an. Als erster Schritt müssen die Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zwischen der Konzernmutter und den Töchtern wie DB Netz und DB Station&Service aufgehoben werden. Am Ende muss die eigentumsrechtliche Trennung von Infrastruktur- und Transportpar-

ten der Deutschen Bahn AG stehen. Die Gewinne von DB Netz und den anderen Infrastruktursparten können dann für Instandhaltung und Ausbau des Schienennetzes und für die Renovierung der Bahnhöfe verwendet werden. Ohne eine solche Strukturreform wird das Schienennetz weiter auf Verschleiß gefahren und die Bahnhöfe verkommen. Wir wollen, dass die Bahn sich auf ihr Kerngeschäft besinnt, den Personenverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge ernst nimmt und die Infrastruktur so erhält und ausbaut, dass die Bahn insgesamt als klimafreundliches Verkehrsmittel gewinnt.

DR. TONI HOFREITER, MdB,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

www.toni-hofreiter.de/bahn.php

Warum sollte der Inselbahnhof erhalten bleiben?

Die Einfahrt mit dem Zug über den Bahndamm nach Lindau Hbf ist wunderschön und einzigartig verbunden mit der Insel.



Sie gehört für mich zum Bilde Lindaus und lässt mich selbst als Lindauer Zugreisende aufspringen und staunen. Bewahren wir uns und anderen diese Freude, Augenweide und Einzigartigkeit und erkennen die wahren Werte des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes an diesem exklusiven Standort mit Wiedererkennungseffekt!

ASTRID WÄSPY

In 3 Minuten auf der Insel Lindau

Exakt 3 Minuten und 12 Sekunden benötigen die Züge die vom „Holben“ im Lindauer Stadtteil Aeschach zum Hauptbahnhof auf der Insel fahren. Kein anderes Verkehrsmittel kann dies gegenwärtig und auf absehbare Zeit toppen. Aktuell halten dort werktäglich 38 Züge in Richtung Lindau-Insel oder von der Insel kommend in Richtung Enzisweiler – Friedrichshafen.

Seit 1997 fordert das Lindauer Ortskartell des Deutschen Gewerkschaftsbundes und seit 1998 die Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof, dass im weit verstreuten Lindauer Stadtgebiet wieder Bahn-Nahverkehrshaltestellen in den Stadtteilen Zech, Reutin, Oberreitnau und in Aeschach auch in Richtung Allgäu in moderner Form eröffnet werden. KS

12.12.2010–10.12.2011

Abfahrt Departure Lindau-Aeschach



Zeit	Zug	Richtung	Zeit	Zug	Richtung
0:00 – 6:00			17:00 – 19:00		
0:11	RB 22741	Lindau Hbf 0:14 ☉	17:21	RB 22729	Lindau Hbf 17:24 ☉
5:14	RB 22700	Friedrichshafen Stadt 5:44	17:42	RB 22730	Friedrichshafen Stadt 18:20
X außer Sa*		*auch 15. Aug			
6:09	RB 22702	Friedrichshafen Stadt 6:47 –	18:15	RB 22731	Lindau Hbf 18:18 ☉
X außer Sa*		Markdorf (Baden) 7:05	18:37	RB 22732	Friedrichshafen Stadt 19:07 –
		*auch 15. Aug			

Ausschnitt aus dem Fahrplan der DB AG für die Nahverkehrshaltestelle Lindau-Aeschach in Richtung Insel und nach Friedrichshafen für das Jahr 2011.

Die **Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau** ist ein 1998 gegründeter Zusammenschluss von Organisationen und Einzelpersonen zu Erhalt und Modernisierung des Hauptbahnhofes Lindau auf der Insel und der Wiedereröffnung von vier Bahn-Nahverkehrshaltestellen im Stadtgebiet Lindau. Sie wird bei der Herausgabe des LINDAUER BAHNBOTEN unterstützt von:

- Bunte Liste Lindau
- Pro Bahn Regionalgruppe Westallgäu
- Bündnis 90/Die GRÜNEN (Kreistagsfraktion und Kreisverband Lindau)
- Deutscher Gewerkschaftsbund DGB Ortskartell Lindau
- ÖDP im Stadtrat Lindau
- Die LINKE im Landkreis Lindau
- SPD Lindau

Der Lindauer Inselbahnhof als Bahnknoten

Der Lindauer Inselbahnhof mit seinen 8 Bahnsteiggleisen und der viergleisigen Zufahrt über den Bodenseedamm erfüllt in idealer Weise die wichtige Funktion eines Taktknotens am östlichen Bodensee. Er ist auch wichtig als Umsteigepunkt zwischen Bahn und Schiff. Deshalb muss er an der heutigen Lage belassen

werden. Eine Verschiebung in Richtung Post würde seine Funktionen deutlich mindern. Die derzeitige städtebauliche Barrierenwirkung der Gleisanlagen kann mit einer attraktiven und benutzerfreundlichen Fußgängerbrücke in Höhe Post und mit einem neu gestalteten Übergang im Bahnhof (Abriss der Mau-

er, Verkürzung Gleis 1) ohne weiteres aufgehoben werden. Der Straßenverkehr wird über eine neue Thierschbrücke zur Hinteren Insel geleitet. Entscheidend: Reaktivierung ehemaliger Haltepunkte Das zum Inselbahnhof vorgebrachte Gegenargument der schlechten Erreichbarkeit stimmt nur unter den der-

zeitigen Bedingungen. Wenn jedoch in Lindau und Umgebung neue Bahnhalte bestehen (Oberreitnau, Aeschach, Strandbad Eichwald, Zech) und eine im Halbstundentakt verkehrende Bodensee-S-Bahn etabliert ist, dann kann eine Zugfahrt von mehreren Stellen des Stadtgebietes angetreten werden. Mit einer S-Bahn kann das gesamte Stadtgebiet vom Autoverkehr entlastet werden. Dem Haltepunkt Reutin kommt eine besondere Bedeutung zu, da er sowohl den dicht besiedelten Stadtteil Reutin erschließt, als auch dem internationalen IC-/EC-Verkehr dient. Daher ist dieser Haltepunkt als erstes wieder in Betrieb zu nehmen. Mit dem Inselbahnhof und mehreren Haltepunkten im Stadtgebiet ist der gesamten Stadt geholfen. Es gibt keine „Gewinner“ und keine „Verlierer“.



Ausreichend Fahrradabstellplätze, menschenfreundliche Zugänge, ausreichende überdachte Sitzplätze, Fahrpläne, ein Stadtplan und ein Kartenautomat – damit wäre ein Teil der Verkehrsprobleme im Stadtteil Zech durch einen erneut geöffneten Bahnhaltepunkt zu lösen. ks
(Fotomontage der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof aus dem Jahre 2002)

STEFAN STERN, MITGLIED DER
INITIATIVGRUPPE BODENSEE-S-BAHN

Infos im Internet:
www.Bodensee-S-Bahn.org

Für den Erhalt des Lindauer Inselbahnhofs

Als ehemaliger Mitarbeiter der DB und durch meine langjährige Tätigkeit im Lindauer Hauptbahnhof bin ich für die Beibehaltung des Inselbahnhofs in seiner jetzigen Form. Wir haben einen der schönsten Bahnhöfe in Süddeutschland. Sollte der künftige Bahnhof nach Reutin verlegt werden, wird dort ein Gebäude entstehen, das keinem Reisenden in Erinnerung bleiben wird. Es würde auch nicht zu unserer „alten, historischen“ Stadt passen. Durch die Verlagerung würde unsere schöne Inselstadt ein weiteres ehrwürdiges Gebäude verlieren. Denn was mit dem bisherigen Hauptbahnhof geschieht, weiß heute niemand.



Argumente für eine Fahrzeitverkürzung für die 4 EC-Zugpaare in die Schweiz sind längst überholt. Auch kann es nicht der Grund sein, wegen dieser Züge Millionen in einen neuen Standort des Hauptbahnhofs zu investieren. Denn unabhängig davon, muss die Signal- und Stellwerkstechnik auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden.

Was die Elektrifizierung anbelangt, sind die Kosten etwa gleich, ob der Fahrdrabt von Lindau-Aeschach nach Reutin oder in Richtung Insel errichtet wird. Auch für eine künftige Bodensee-S-Bahn wären sowohl der Inselbahnhof als Zielbahnhof wie auch Konstanz prädestiniert.

Auf die unhaltbare Verkehrssituation am geplanten neuen Lindauer Hauptbahnhof am Berliner Platz mit Busbahnhof und Taxistand möchte ich gar nicht eingehen. Mein Wunsch für die Zukunft wäre: eine Überführung am Langenweg, eine bauliche Sanierung der Thierschbrücke, einen besseren Zugang vom Seeparkplatz zum Bahnhof, eine sinnvolle Überplanung der bereits heute entbehrlichen Bahnflächen und eine Renovierung unseres schönen Bahnhofsgebäudes.

WALTER BERGMANN, LINDAUER EISENBAHNGEWERKSCHAFTER, EVG

Bitte unterstützen Sie unsere Informationsarbeit auch mit Ihrer Spende!

Spendenkonto der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau:

Karl Schweizer/AG Inselbahnhof Lindau

Konto Nr. 616 334, Sparkasse MM-LI-MN, BLZ: 731 500 00

Wir danken allen bisherigen Spenderinnen, Spendern, Informanten und Verteilerinnen!

Hauptbahnhof meldet kräftige Monatsumsätze

Das Personal am Lindauer Bahnhof erwirtschaftet als Teil von „Station und Service“ der Deutschen Bahn AG für die Konzernholding monatlich erstaunlich hohe Umsätze. Die vier Personen an den Kartenschaltern erwirtschaften derzeit im Schnitt rund 220.000,- EUR Monatsumsatz durch Kartenverkauf. Hinzu kommen rund 126.000,- EUR durch den Verkauf über die Fahrkartenautomaten. Dies summiert sich derzeit auf einen durchschnittlichen Monatsumsatz von 346.000,- EUR.

Zu diesen Einnahmen kommen noch jeden Tag 3,84 EUR Bahnhofsbenutzungsgebühr für jeden Zug, der in den Bahnhof einfährt. Dies ergibt bei den derzeit täglich 120 in Lindau ankommenden Zügen rund 460,- EUR. Im Monat summiert sich dies auf derzeit 13.800,- EUR Einnahmen nur durch die einfahrenden Züge. Zusammen mit den Einnahmen aus den Kartenverkäufen ergibt dies einen Monatsumsatz von knapp 360.000,- EUR. Der DB-Konzern macht also „gutes Geld“ mit Lindaus Hauptbahnhof am jetzigen Standort. ks

Lindau-Stuttgarter Bahnhofskongress 2011

Am 14. und 15. Oktober findet der dritte öffentliche bundesweite Bahnhofskongress in Lindau statt.

Veranstalterinnen sind die bundesweite Bahnexperten-Gruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ und die Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau, unterstützt von attac, Bunte Liste, Bündnis90/Die GRÜNEN, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, ÖDP, LINKE (alle Stadt oder Landkreis Lindau).

Referenten/innen u. a.:

Prof. Heiner Monheim (Uni Trier), MdL
Adi Sprinkart Bündnis 90/Die GRÜNEN,
Initiativgruppe Bodensee-S-Bahn,
Gangolf Stocker (Stuttgart),
Prof. Wolfgang Hesse, Dr. Winfried Wolf
und MdB Sabine Leidig Die LINKE.

Ort: Hotel Bayerischer Hof, Lindau, beim Hbf

Beginn: 14. Oktober, 15.00 Uhr

Anmeldung:

Mail an inselbahnhof-lindau@gmx.de

Teilnahmegebühr für beide Tage: 28,- EUR

Literaturtipps



Fakten, Zahlen, Hintergründe im Extraheft „Deutsche Bahn, Alternativer Geschäftsbericht“ der Zeitschrift lunapark.

Erhältlich für 4,- EUR bei: „Lunapark 21“ GmbH, An den Bergen 112, D-14552 Michendorf, oder im Internet: www.lunapark21.net



Historische Eisenbahnfotos aus bayerisch Schwaben und Lindau, zum Teil bisher nicht veröffentlicht, bietet Markus Hehl in seinem Buch „Die Dampflorenzzeit in Schwaben“. Verlagsgruppe Bahn/Klartextverlag, Essen 2011, 19,95 EUR.



„Danach kamen wir im Herbst 1944 in das Kamelbuckel-Lager in Lindau-Reutin. Auch hier mussten wir wieder für die Reichsbahn arbeiten. In der Ladestraße mussten wir in den Lagerhallen arbeiten. Wir mussten Pakete laden und Koks von Hand umladen. Am schlimmsten für mich waren während der ganzen Zeit immer wieder die Demütigungen...“. Aus dem Bericht einer Zwangsarbeiterin über ihre NS-Zeit bei der Reichsbahn in Lindau, Hergatz usw., entnommen dem Buch: „Lindauer Frauengeschichte(n) – eine Skizze“ edition inseltor, Lindau 2010, 19,- EUR.

Was haben die Pläne für eine kleine Landesgartenschau in Lindau mit unserem Bahnhof zu tun?

Es ist eine Chance den Bahnhof benutzerInnenfreundlich umzugestalten. Die Gleise hinter der Eilguthalle könnten heute schon auf ein Maß zurückgebaut werden, das die hintere Insel besser zugänglich machen würde. Diese Fläche kann optimal als öffentliche Grünanlage überplant werden. Die Mauer am Gleis eins ist den Bahnkunden schon lange ein Dorn im Auge, vor allem, wenn Sie den Stadtbus mal wieder nur von hinten sehen und eine weitere halbe Stunde warten müssen. Die Gebäude im westlichen Teil sollen öffentlich zugänglich gemacht werden, warum nicht ein „Nobelmuseum“ oder ähnliches? Der Fußgängersteg muss unbedingt neu gestaltet werden, d.h. rutschsicher und überdacht. Die Bahnkunden sollen vom Steg über Treppen direkt auf die Gleise gelangen. Hier gibt es sicherlich noch Überle-

gungen und Gestaltungs-Vorschläge wie ein solcher Übergang optimal ausgestattet sein muss, um alle Erfordernisse zu erfüllen.

Ob die Thierschbrücke neugebaut oder optimiert werden muss, sollen die Spezialisten klären. Zumal eine weitere Bebauung der Hinteren Insel im Augenblick nicht ansteht. Dringend aber ist eine Fußgänger/Radfahrer-Unterführung am nördlichen Ende des Bahndammes, da Wartezeiten bis zu 15 Minuten nicht erträglich sind. Viele Menschen radeln zur Arbeit und wollen verlässlich und pünktlich sein. Wir sollten keinen weiteren Individualverkehr Richtung Bahnhof zulassen, kein Parkhaus am oder um den Bahnhof planen. Besser den öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV stärken.

MAX STRAUSS, BUNTE LISTE



Bahnübergang am Nordende des Bahndammes am 2. April 2011. Seit 2003 fordert die Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau hier für Fußgänger und Radfahrerinnen einen Tunnel unter den Bahngleisen hindurch. Die Nachbarstädte Bregenz und Friedrichshafen zeigen seit Jahren, wie dies baulich zu lösen ist. ks

„Als Immobilie pures Gold“

„Heinz Dürr, der Führer der zukünftigen Deutschen Bahn AG ... gibt sich entschlossen, mit Bahnhöfen und Brachland gutes Geld zu verdienen. ... Das 41.000 Kilometer lange Schienennetz ist als Immobilie pures Gold.“

Aus: „Focus“, Nr. 43/1993.



Freitags, kurz vor 13.00 Uhr am Hauptbahnhof Lindau – eine fast optimale Verknüpfung von Eisenbahn, Busverkehr, Schifffahrt, Taxis und sonstigem Verkehr. ks

Inselbahnhof – die Chance für Lindau

Nach über einem Jahrzehnt hat die Bahn nun erkannt, dass die Verlegung des Bahnhofs nach Reutin bei unverzichtbarer Beibehaltung der Inselanbindung kein Geschäft ist.

Die Chance liegt nun im Erhalt des Inselbahnhofs und in einem Miteinander zu dessen Revitalisierung mit Umfeld. Die Beseitigung der Trennwand vor den Gleisen, ein zeitgerechter Übergang zur westl. Insel mit Glasaufzug, ausreichend Kurz-

zeitparkplätze für Bahnreisende sowie die Entwicklung entbehrlicher Flächen auf der Insel und in Reutin dürfen nicht mehr aufgeschoben werden.

Der Inselbahnhof ist zudem der ideale Takt- punkt einer zukünftigen Bodensee S-Bahn. Mit solchen finanzierbaren Maßnahmen kann die Bahndiskussion doch noch einer positiven Lösung zugeführt werden.



DR. UWE BIRK, BÜRGERMEISTER, STADTRAT, SPD



Bahnfahren – nicht immer, aber immer öfter!

§11 – Stilllegung von Eisenbahn- infrastruktureinrichtungen

„Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder die deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Dabei hat es darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtungen zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind ...“.



Lindaus Hauptbahnhof im Stadtteil Insel ist eine viel genutzte Destination, wie hier am 25. April 2011 um 17.00 Uhr.

aus: Allgemeines Eisenbahngesetz AEG der Bundesrepublik Deutschland, in der gültigen Fassung vom 26.8. 1998

Warum bin ich für den Inselbahnhof?

Bislang war ich ein Befürworter des Hbf. in Reutin. Aufgrund der deutlichen Erhöhung des Individualverkehrs habe ich meine Meinung grundlegend geändert. Um dies nachhaltig in den Griff zu bekommen, muss es uns gelingen, für Lindau eine gesamtheitliche Lösung zu schaffen. Dies kann aus meiner Sicht gelingen, wenn wir den Hbf. auf der Insel belassen. Hier haben wir die Chance einen Taktknoten von Regionalverkehr und Bodensee-S-Bahn zu installieren. Gleichzeitig müssen wir auch Bahnhalte wie Zech, Reutin und Oberreitnau aber auch Rehlings wieder eröffnen. Die Erschließung der westlichen Insel als Verlängerung der Maximilianstr. könnte durch eine attraktive Unterführung – ähnlich wie in Konstanz erfolgen. Wir müssen uns gegenüber den geänderten Rahmenbedingungen nach fast 15 Jahren öffnen – ich bin bereit dazu.



DIETER FÜRHAUPTER, STADTRAT, FREIE WÄHLER LINDAU E.V.

Vi.S.d.P.: Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau

Sprecher:

Charly Schweizer

Wannental 62

88131 Lindau

Tel. 0 83 82 / 7 54 96

Redaktionsschluss: 25. 8. 2011

Satz/Layout: Uwe Peschka

Auflage: 12000

Druck: Druckerei Kleb, Haslach